

DOI: 10.12731/2070-7568-2016-3-166-182

УДК 332.14

ОБОСНОВАНИЕ КРИТЕРИЕВ ОЦЕНКИ СООТВЕТСТВИЯ МОБИЛИЗАЦИОННЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ЭКОНОМИКИ НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

Сафиханов А.А.

Невозможность полного удовлетворения потребностей Вооруженных Сил за счет собственных ресурсов ставит задачу оценки целесообразности привлечения внешних (гражданских) ресурсов.

В статье содержится перечень критериев для оценки мобилизационных возможностей экономики (ее транспортно-логистической составляющей) и шкалы для определения их значения.

Предложены интегральные методики для оценки мобилизационных возможностей экономики. Показано, что реальная величина мобилизационных возможностей экономики отличается от номинальной в силу того, что не все объекты транспортно-логистической инфраструктуры могут быть использованы для военных нужд.

Ключевые слова: мобилизационные возможности экономики; критерии оценки; транспортно-логистическая инфраструктура.

SUBSTANTIATION OF CRITERIA OF EVALUATION OF COMPLIANCE OF MOBILIZATION POTENTIAL OF ECONOMY OF THE BASIS OF DEVELOPMENT OF LOGISTIC PROCESSES

Safikhhanov A.A.

Armed Forces' own resources are insufficient to fully satisfy the Army's needs. In this situation it is important to evaluate the possibility to mobilize external (civil) resources.

The present paper contains a list of criteria for evaluation of mobilization potential of economy (its transport and logistics element) and a method of their quantification.

Integral methods of evaluation of mobilization potential of economy are described. It is demonstrated that the real value of mobilization potential is lower than the nominal value because not all objects of transport and logistic infrastructure can be used for military needs.

Keywords: *mobilization potential of economy; criteria of evaluation; transport and logistic infrastructure.*

Мобилизационные возможности экономики включают в себя ресурсную и институциональную составляющую. Под ресурсной составляющей мы понимаем совокупность людских, материальных (производственных и инфраструктурных) и нематериальных (в первую очередь организационных) ресурсов, которые могут быть использованы для обеспечения мобилизационного развертывания и для последующего устойчивого обеспечения нужд фронта и тыла. Институциональная составляющая представляет собой организационно-экономический механизм вовлечения этих ресурсов в процессы удовлетворения нужд военной организации.

С учетом этого можно предположить, что система критериев оценки мобилизационных возможностей экономики будет включать в себя две группы показателей:

- Показатели оценки ресурсной обеспеченности мобилизационной готовности, при помощи которых будет определяться уровень достаточности ресурсов для обеспечения мобилизационной готовности;
- Показатели оценки институциональной поддержки мобилизационной готовности, при помощи которых можно будет определить степень соответствия организационно-экономического механизма вовлечения гражданских ресурсов в процессы обеспечения мобилизационного развертывания. Фактически при помощи этих пока-

зателей можно оценить риск того, что ВС РФ не смогут получить доступ к этим объектам.

Целью данной статьи является разработка соответствующей системы показателей и формирование алгоритма их количественной оценки. С учетом задач нашего исследования мы не будем заниматься полной оценкой мобилизационных возможностей экономики, а сосредоточимся на изучении ее транспортно-логистической составляющей.

В настоящее время существует значительное количество работ, посвященных анализу состояния региональной транспортно-логистической инфраструктуры и оценке логистического потенциала региона, в которых разрабатываются соответствующие системы критериев [1, 5, 7–9, 14, 16, 17]. Однако все эти методики носят частный характер и не подходят для целей нашего исследования. Прежде всего, алгоритмы оценки логистического потенциала региона чаще всего рассматривают регион не с точки зрения возможности использования его транспортно-логистической инфраструктуры для определенных целей, а, напротив, с точки зрения целесообразности формирования в нем транспортно-логистической инфраструктуры для обслуживания грузопотоков. Методики же оценки общего потенциала региона рассматривают его под углом зрения потребностей национальной экономики, а не нужд ВС РФ, что не позволяет применить соответствующий инструментарий для целей нашего исследования.

Что же касается методик оценки состояния логистической инфраструктуры, в частности, предложенных в работах Л.В. Ворушилина, П.А. Горькова, А.Х. Курбанова и Т.Х. Курбанова [3, 4, 13], то они направлены в первую очередь на оценку именно логистических объектов, но не содержат методики оценки транспортной инфраструктуры и подвижного состава. Кроме того, они предназначены для оценки индивидуальных объектов, а не для логистического потенциала региона с точки зрения потребностей ВС РФ. По этой причине применение их для целей нашего исследования затруднительно.

Большой интерес представляет методика, предложенная в работе [2] (см. рис. 1), поскольку в ней отдельно выделяется как производственная (аналогом которой может быть транспортно-логистическая инфраструктура) и сервисная (в качестве которой выступают квалифицированные операторы, способные предоставить требуемый уровень обслуживания) составляющие. Более того, эта методика специально предназначена для оценки потенциала региона для военных нужд. Уровни производственного и сервисного развития региона оцениваются отдельно, а затем при помощи специальной процедуры свертки эти индивидуальные оценки приводятся к единому интегральному показателю.

		<i>Уровень производственного развития региона</i>		
		Низкий (1 балл)	Средний (2 балла)	Высокий (3 балла)
<i>Уровень сервисного развития региона</i>	Низкий (1 балл)	1.1. Выполнение процесса собственными силами	1.2. Совместное производство, самостоятельный сервис	1.3. Внешнее производство, самостоятельный сервис
	Средний (2 балла)	2.1. Самостоятельное производство, возможен совместный сервис	2.2. Совместное производство и сервис	2.3. Внешнее производство, совместный сервис
	Высокий (3 балла)	3.1. Самостоятельное производство, возможен внешний сервис	3.2. Совместное производство, внешний сервис	3.3. Передача процесса внешним операторам

Рис. 1. Модель оценки потенциала региона для нужд ВС РФ [2]

Тем не менее, в рамках этой методики отсутствует оценка отдельных компонент транспортно-логистической инфраструктуры (она оценивается в комплексе, что далеко не всегда удобно; в рамках интегральной оценки исчезает информация о конкретных транспортно-логистических ресурсах, иными словами, такая оценка не имеет прозрачного управленческого смысла и ее затруднительно использовать для принятия решений).

Стоит также добавить, что эта методика предназначена не для оценки мобилизационных возможностей региональной экономики как таковых, а для определения целесообразности передачи локальным провайдерам тех или иных функций, необходимых для обеспечения деятельности войск (сил), т. е. имеет частный характер. К сожалению, отмеченные недостатки также делают невозможным ее прямое использование для целей оценки мобилизационных возможностей экономики.

Таким образом, в настоящее время методики оценки мобилизационных возможностей экономики (с точки зрения развития логистических процессов) отсутствуют, что ставит задачу их разработки.

По нашему мнению, система показателей оценки обеспеченности транспортно-логистической инфраструктурой (т. е., в соответствии с предложенной нами терминологией, система показателей ресурсной обеспеченности) должна включать в себя следующие три группы показателей:

- показатели обеспеченности транспортной инфраструктурой (пути сообщения);
- показатели обеспеченности логистической инфраструктурой (склады, логистические центры и т. д.);
- показатели обеспеченности перевозочными мощностями (количество и техническое состояние транспортных средств по различным видам транспорта).

В свою очередь, в рамках каждой группы показателей можно выделить количественные и качественные показатели (см. рис. 2).

Количественные показатели используются для оценки количественных характеристик транспортно-логистической инфраструктуры (количество транспортных средств по видам, грузоподъемность и/или пассажировместимость разных видов транспортных средств и т. д.).

При помощи показателей соответствия требованиям ВС РФ оценивается то, насколько объекты транспортно-логистической инфраструктуры и транспортные средства могут быть использованы для нужд ВС РФ. Их не следует путать с показателями технического состояния, при помощи

которых оценивается степень износа и т. д. Простой пример: транспортное средство может быть в прекрасном техническом состоянии, но быть непригодным по своим конструкционным особенностям для обслуживания потребностей ВС РФ (как, например, свадебный лимузин в полевых условиях). Напротив, транспортное средство может подходить для нужд ВС РФ по своим конструкционным характеристикам, но его техническое состояние (высокий уровень износа, поломки и т. д.) делает его использование в интересах ВС РФ невозможным.

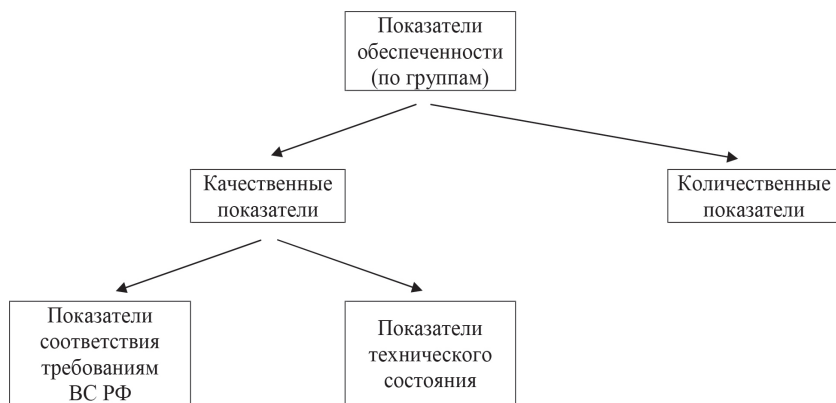


Рис. 2. Система показателей для оценки обеспеченности региона транспортно-логистическими мощностями (составлено автором)

Если несколько упростить ситуацию, можно утверждать, что при помощи показателей соответствия требованиям ВС РФ оценивается, насколько удобно использовать соответствующий объект для нужд ВС РФ, тогда как показатели технического состояния дают информацию о том, с какими рисками связано использование данного объекта.

Поскольку качественные показатели по самой своей природе не имеют количественной оценки, нам необходимо разработать методику, которая бы позволила присваивать качественным характеристикам транспортно-логистической инфраструктуры количественные значения. Мы можем решить эту задачу двумя способами:

- первый – замерять отдельные количественные параметры, которые влияют на качественные характеристики, и затем при помощи той или иной процедуры свертки рассчитывать значение интегрального качественного показателя (в настоящее время существует значительное количество возможных методик свертки [10]). Иными словами, при таком подходе мы пытаемся оценить качественные показатели объекта на основе анализа тех или иных количественных характеристик (например, степень износа объекта в зависимости от давности его постройки или от пробега – в случае транспортного средства). Именно такой подход описан в работах [3, 4, 13]. Достоинством такого подхода является то, что создает видимость объективной оценки, однако это достоинство лишь кажущееся. Фактически речь идет о замещении качественных показателей количественными, о пренебрежении анализом реального состояния объекта в пользу оценки формальных характеристик. Кроме того, не для всех качественных показателей можно подобрать количественный аналог;
- второй – использовать экспертные оценки по ранговой (порядковой) шкале. Недостатком этой модели является ее некоторая субъективность, но, с другой стороны, она позволяет использовать компетенции экспертов, хорошо понимающих как потребности ВС РФ, так и особенности использования определенных объектов транспортной инфраструктуры. Поэтому данная методика позволяет учесть все характеристики оцениваемых объектов (разумеется, при условии наличия у экспертов доступа к соответствующей информации), в том числе и те, которые сложно или невозможно оценить количественно. Поэтому такой подход представляется нам предпочтительным, и в дальнейшем исследовании мы будем опираться именно на него.

В табл. 1. представлена предлагаемая нами ранговая шкала оценки степени соответствия объекта инфраструктуры (или транспортного средства) требованиям ВС РФ.

Таблица 1.

**Шкала оценки степени соответствия объекта требованиям ВС РФ
(составлено автором).**

Балл	Определение	Описание
0	Полное несоответствие	Оцениваемый объект не может быть использован для нужд ВС РФ (технические характеристики объекта полностью не соответствуют тем условиям и тем целям, в которых ВС РФ осуществляют эксплуатацию своих объектов)
0,2	Низкое соответствие	- Мощности объекта могут быть использованы для целей ВС РФ крайне ограниченно (пример – контейнеровоз определенной грузоподъемности не может быть использован для перевозки того количества танков, которое соответствует этой грузоподъемности, поскольку он для данного груза не предназначен); - Условия эксплуатации, для которых создавался объект, в малой степени соответствуют условиям, в которых предполагается его использование для нужд ВС РФ
0,4	Ограниченное соответствие	Значительная часть мощностей объекта может быть задействована для нужд ВС РФ
0,6	Приемлемое соответствие	Оцениваемый объект может быть использован в интересах ВС РФ с приемлемой степенью военно-экономической эффективности (преимущественно для организации материально-технического обеспечения военных потребителей)
0,8	Высокое соответствие	Оцениваемый объект может быть полноценно использован в интересах ВС РФ за исключением эксплуатации в полевых условиях
1,0	Полное соответствие	Оцениваемый объект может быть использован в интересах ВС РФ без ограничений (как правило, речь идет об объектах, целенаправленно создававшихся для военных целей)

В качестве примера можно указать, что балл 0,8 может быть выставлен гражданскому грузовому автомобилю, тогда как балл 1,0 – военной модификации этого автомобиля.

Шкала оценки технического состояния представлена в табл. 2.

Таблица 2.

Шкала оценки технического состояния объекта (составлено автором).

Балл	Определение	Описание
0	Полная непригодность	Объект находится в состоянии, не допускающем его эксплуатацию в соответствии с целевым назначением (разуклюженность, ремонтонепригодность и т. д.)
0,2	Низкая пригодность	Объект в настоящее время непригоден для эксплуатации, но может быть введен в строй (после чего будет соответствовать требованиям ограниченной пригодности)
0,4	Ограниченная пригодность	- Объект является морально устаревшим и при этом может эксплуатироваться в течение ограниченного времени; - Объект является морально устаревшим и при этом может эксплуатироваться в щадящих условиях (например, не на полную мощность)
0,6	Приемлемая пригодность	- Объект может эксплуатироваться в течение ограниченного времени; - Объект может эксплуатироваться в щадящих условиях (например, не на полную мощность); - Объект в настоящий момент непригоден для эксплуатации, но может быть введен в строй (после чего будет соответствовать требованиям приемлемой пригодности)
0,8	Высокая пригодность	Объект пригоден для эксплуатации в соответствии со своим целевым назначением, но морально устарел
1,0	Полная пригодность	Объект полностью пригоден для эксплуатации в соответствии со своим целевым назначением и не является морально устаревшим

Итоговая качественная оценка объекта инфраструктуры Q рассчитывается как среднее геометрическое оценки его соответствия потребностям ВС РФ M и оценки его технического состояния T :

$$Q = \sqrt{MT}. \quad (1)$$

Итоговая оценка по объекту S рассчитывается по формуле:

$$S = QN, \quad (2)$$

где N – количественная характеристика объекта (грузоподъемность, пассажироместимость, протяженность путей сообщения, число полос у автомобильных дорог и т. д.).

Таким образом, итоговая оценка по своему смыслу представляет собой величину перевозочных и логистических характеристик объекта, откорректированную с учетом пригодности объекта для нужд ВС РФ и его технического состояния. Иными словами, речь идет о потенциале вовлечения этих мощностей для целей ВС РФ.

Обеспеченность региона транспортно-логистическими мощностями (по однородной группе мощностей) R_i (например, по видам транспорта – см. выше, где мы описывали различные виды показателей обеспеченности) рассчитывается по формуле:

$$R_i = \sum_{j=1}^m S_j, \quad (3)$$

где m – количество объектов в данной группе мощностей.

Величина R_i представляет собой величину ресурсной обеспеченности региона по i -й группе мощностей.

Для оценки институциональной поддержки мобилизационной готовности мы предлагаем шкалу, представленную в табл. 3.

Таблица 3.

**Шкала оценки степени институциональной поддержки
мобилизационной готовности (составлено автором)**

Балл	Определение	Описание
0	Отсутствие институциональной поддержки	Возможность привлечения объекта для нужд ВС РФ отсутствуют
0,2	Низкая институциональная поддержка	Предварительная подготовка по привлечению объекта не проводилась, в случае необходимости он может быть реквизирован
0,4	Ограниченная институциональная поддержка	ВС РФ вступали с оператором объекта в эпизодические рыночные отношения

Окончание табл. 3

0,6	Приемлемая институциональная поддержка	Оператор объекта имеет опыт обслуживания потребностей ВС РФ на основе аутсорсинга
0,8	Высокая институциональная поддержка	- Объект создавался на основе государственно-частного партнерства для совместного использования для нужд ВС РФ (модель описана в работах [6, 11, 12, 15]; - Объект создавался на основе партнерства с вооруженными силами другого государства
1,0	Полная институциональная поддержка	Объект создавался для нужд ВС РФ и находится в государственном ведении

Отсутствие институциональной поддержки соответствует ситуации, при которой ВС РФ не могут привлечь соответствующий объект для своих нужд без значительных негативных последствий. Примером может быть транспортно-логистический объект, созданный для обслуживания военно-логистических потребностей другого государства (например, иностранная военная база), и находящийся под его юрисдикцией. К счастью, в России таких объектов нет.

При этом совместное использование объекта совместно с вооруженными силами другого государства мы трактуем как высокую степень институциональной поддержки, поскольку он уже вовлечен в систему обслуживания транспортно-логистических потребностей ВС РФ. На территории России таких объектов также нет, они все находятся за пределами Российской Федерации.

С учетом табл. 3 мобилизационные возможности экономики по i -й группе транспортно-логистических мощностей MP_i будут рассчитываться по формуле

$$MP_i = \sum_{j=1}^m I_j S_j, \quad (4)$$

где I_j – степень институциональной поддержки по j -му объекту.

Формулы (3) и (4) наглядно показывают, что реальная величина мобилизационных возможностей экономики меньше номинальной величины транспортно-логистических мощностей. Величина Π ,

$$\Pi = \frac{1}{Q_j I_j},$$

показывает, во сколько раз военно-логистический потенциал объекта ниже его номинальной мощности.

Прделанные выше рассуждения позволяют нам сформулировать следующие выводы:

- количественная оценка мобилизационных возможностей экономики должна включаться в себя как оценку ресурсной обеспеченности, так и оценку институциональной поддержки мобилизационной готовности;
- оценка обеспеченности региона предполагает как количественную, так и качественную оценку транспортно-логистических мощностей. При этом качественная оценка необходима для анализа соответствия мощностей требованиям ВС РФ и для определения их технического состояния;
- оценка качественных характеристик транспортно-логистических мощностей, как и оценка уровня институциональной поддержки, позволяют откорректировать номинальной величины транспортно-логистических мощностей с учетом потенциала их использования для нужд ВС РФ, что и позволяет получить оценку мобилизационных возможностей экономики.

Список литературы

1. Абрамова Е.А., Иванова Н.А. Концепция подхода к оценке инфраструктуры региона // Многоуровневое общественное воспроизводство: вопросы теории и практики. 2013. № 1. С. 8–12.
2. Афонин А.А., Ворущилин Л.В., Курбанов А.Х. Методика оценки экономического потенциала региона для нужд Вооруженных Сил // Экономика и предпринимательство. 2015. № 3. С. 856–859.

3. Ворушилин Л.В., Горьков П.А., Курбанов А.Х. Теоретические основы анализа объектов логистической инфраструктуры региона в интересах военной организации государства // Логистика. 2014. № 9. С. 26–31.
4. Ворушилин Л.В., Горьков П.А., Курбанов А.Х. Методика комплексной оценки объектов логистической инфраструктуры региона в интересах военной организации государства // Логистика. 2014. № 10. С. 65–70.
5. Голощапова Т.В. К вопросу о разработке обобщенной оценки экономического потенциала региона // Вестник Поволжского государственного университета сервиса. Серия: Экономика. 2013. № 2. С. 27–32.
6. Горбань Т.С. Развитие инфраструктуры в рамках государственно-частного партнерства // Экономика и предпринимательство. 2015. № 12–4. С. 45–47.
7. Ильченко А.Н., Абрамова Е.А. Оценка инфраструктурного потенциала региона // Современные наукоемкие технологии: региональное приложение. 2010. № 2. С. 28–35.
8. Ильченко А.Н., Цзюнь Ма. Интегральная оценка уровня развития социально-экономической инфраструктуры // Современные наукоемкие технологии: региональное приложение. 2012. № 4. С. 37–42.
9. Коршунова М.В. Общая оценка коммуникационного потенциала Арктики и арктических маршрутов. Состояние ее транспортной инфраструктуры // Арктический регион: Проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах / Российский совет по международным делам [под общ. ред. И.С. Иванова]. Т. 2. М.: Аспект-Пресс, 2013. С. 40–55.
10. Котляров И.Д. Алгоритм отбора аутсорсеров по критерию способности обеспечить целевые значения показателей, описывающих передаваемый процесс // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2012. № 10. С. 50–54.
11. Кречетнев Р.Н., Курбанов А.Х., Пахомов В.И. Риски государственно-частного партнерства при реализации проектов строительства объектов военно-складской инфраструктуры // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. 2014. № 2. С. 256–266.

12. Курбанов А.Х., Зыков Д.Н. Алгоритм распределения логистических мощностей производственно-логистических комплексов между государственными и частными потребителями // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. 2015. № 3. С. 295–302.
13. Курбанов А.Х., Курбанов Т.Х. Методика оперативно-экономической оценки степени соответствия объектов логистической инфраструктуры потребностям организации // Логистика. 2012. № 3. С. 41–43.
14. Курбанов А.Х., Плотников В.А. Влияние уровня экономического развития регионов России на трансформацию механизмов материально-технического обеспечения с использованием аутсорсинга // Управленческое консультирование. 2012. № 4. С. 50–59.
15. Поваляев А.А. Организация воинских перевозок на основе государственно-частного партнерства // Национальные приоритеты России. Серия 1: Наука и военная безопасность. 2015. № 3. С. 81–87.
16. Рахмангулов А.Н., Копылова О.А. Оценка социально-экономического потенциала региона для размещения объектов логистической инфраструктуры // Экономика региона. 2014. № 2. С. 254–263.
17. Экономический потенциал и перспективы России и стран СНГ / М.Н. Черкасов, И.В. Кирьянов, С.С. Никитинская, В.Ю. Маслихина, С.Ю. Козлова. Краснодар: АНО «Центр социально-политических исследований «Премьер», 2012. 94 с.

References

1. Abramova E.A., Ivanova N.A. Kontseptsiya podkhoda k otsenke infrastruktury regiona [A concept of approach towards evaluation of the regional infrastructure]. *Mnogourovnevoe obshchestvennoe vosпроизводство: voprosy teorii i praktiki*, 2013, no 1, pp. 8–12.
2. Afonin A.A., Vorushilin L.V., Kurbanov A.Kh. Metodika otsenki ekonomicheskogo potentsiala regiona dlya nuzhd Vooruzhennykh Sil [A method of evaluation of logistical potential of a region for the needs of the Armed Forces]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo*, 2015, no 3, pp. 856–859.

3. Vorushilin L.V., Gor'kov P. A., Kurbanov A.Kh. Teoreticheskies osnovy analiza ob'yektov logisticheskoy infrastruktury regiona v interesakh voennoy organizatsii gosudarstva [Theoretical principles of analysis of objects of logistical infrastructure for the needs of the military organization of the state], *Logistika*, 2014, no 9, pp. 26–31.
4. Vorushilin L.V., Gor'kov P.A., Kurbanov A.Kh. Metodika kompleksnoy otsenki ob'yektov logisticheskoy infrastruktury regiona v interesakh v voennoy organizatsii gosudarstva [A method of complex evaluation of objects of logistic infrastructure of the region for the needs of the military organization of the state], *Logistika*, 2014, no 10, pp. 65–70.
5. Goloshchapova T.V. K voprosu o razrabotke obobshchennoy otsenki ekonomicheskogo potentsiala regiona [Problems of general evaluation of regional economic potential], *Vestnik Povolzhskogo gosudarstvennogo universiteta servisa. Seriya: Ekonomika*, 2013, no 2, pp. 27–32.
6. Gorban' T.S. *Razvitie infrastruktury v ramkakh gosudarstvenno-chastnogo partnerstva* [Development of the infrastructure within a public-private partnership], 2015, no 12-4, pp. 45–47.
7. Il'chenko A.N., Abramova E.A. Otsenka infrastruktornogo potentsiala regiona [Evaluation of the regional infrastructure potential], *Sovremennye nauki tekhnologii: regional'noe prilozhenie*, 2010, no 2, pp. 28–35.
8. Il'chenko A.N., Tsung Ma. Integral'naya otsenka urovnya razvitiya sotsial'no-ekonomicheskoy infrastruktury [Integral evaluation of the level of development of the regional social and economic infrastructure], *Sovremennye naukoemkie tekhnologii: regional'noe prilozhenie*, 2012, no 4, pp. 37–42.
9. Korshunova M.V. Obshchaya otsenka kommunikatsionnogo potentsiala Arktiki i arkticheskikh marshrutov. Sostryaniye ee transportnoy infrastruktury [General evaluation of communication potential of Arctic region and Arctic routes. State of its transport infrastructure]. In: *Arkticheskiiy region: Problemy mezhduнародного sotrudnichestva: Khreshmatiya v 3 tomakh* [Arctic region: Problems of international cooperation: Chrestomathy in 3 volumes /

- Rossiyskiy sovet po mezhdunarodnym delam [pod obshch. red. I. S. Ivanova], V. 2. Moscow: Aspekt-Press, 2013, pp. 40–55.
10. Kotliarov I.D. Algoritm otbora autsorserov po kriteriyu sposobnosti obespechit tselevye znacheniya pokazateley, opisyvayushchikh peredavaemyy protsess [An algorithm of selection of outsourcers based on their ability to ensure required parameters of the outsourced process], *Problemy ekonomiki i upravleniya neftegazovym kompleksom*, 2012, no 10, pp. 50–54.
11. Krekotnev R.N., Kurbanov A.Kh., Pakhomov V.I. Riski gosudarstvenno-chastnogo partnerstva pri realizatsii proektov stroitel'stva ob'yektov voenno-skladskoy infrastruktury [Risks of the public-private partnership in case of projects of military logistic infrastructure], *nauchnyy zhurnal NIU ITMO. Seriya: Ekonomika i ekologicheskiy menedzhment*, 2014, no 2, pp. 256–266.
12. Kurbanov A.Kh., Zykov D.N. Algoritm raspredeliniya logisticheskikh moshchnostey proizvodstvenno-logisticheskikh kompleksov mezhdunarstvennymi i chastnymi potrebitelyami [An algorithm of distribution of logistic capacities of logistic complexes between state and private customers], *Nauchno-tehnicheskie vedomosti SPbGPU. Ekonomicheskie nauki*, 2015, no 3, pp. 295–302.
13. Kurbanov A.Kh., Kurbanov T.Kh. Metodika operativno-ekonomicheskoy otsenki stepeni sootvetstviya ob'yektov logisticheskoy infrastruktury potrebnoostyam organizatsii [A method of operative and economic evaluation of the level of correspondence of objects of logistic infrastructure to the needs of an organization], *Logistika*, 2012, no 3, pp. 41–43.
14. Kurbanov A.Kh., Plotnikov V.A. Vliyanie urovnya ekonomicheskogo razvitiya regionov Rossii na transformatsiyu mekhanizmov material'no-tekhnicheskogo obespecheniya s ispol'zovaniem autsorsinga [Influence of the level of economic developments of regions of Russia on the transformation of the mechanisms of logistic supply on the basis of outsourcing], *Upravlencheskoe konsul'tirovanie*, 2012, no 4, pp. 50–59.

15. Povalyaev A.A. Organizatsiya voinskih perevozok na osnove gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Organization of military transport on the basis of public-private partnership], *Natsional'nye priority Rossii. Seriya 1: Nauka i voennaya bezopasnost'*, 2015, no 3, pp. 81–87.
16. Rakhmangulov A.N., Kopylova O.A. Otsenka sotsial'no-ekonomicheskogo potentsiala regiona dlya razmeshcheniya ob'yektov logisticheskoy infrastruktury [Evaluation of social and economic potential of the region for objects of logistic infrastructure], *Ekonomika regiona*, 2014, no 2, pp. 254–263.
17. Cherkasov M.N., Kir'yanov I.V., Nikitinskaya S.S., Maslikhina V.Yu., Kozlova S.Yu. *Ekonomicheskiy potentsial i perspektivy Rossii i stran SNG* [Economic potential of Russia and perspectives of Russia and CIS countries]. Krasnodar: ANO Tsentr sotsial'no-politicheskikh issledovaniy "Prem'yer", 2012. 94 p.

ДААННЫЕ ОБ АВТОРЕ

Сафиханов Андрей Андреевич, адъюнкт кафедры экономики менеджмента и права

Вольский институт материального обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулева

ул. Максима Горького, 3, г. Вольск, Саратовская область, 412903, Российская Федерация

kurbanov-83@ya.ru

DATA ABOUT THE AUTHOR

Safikhanov Andrey Andreevich, Ph.D. Student, Chair of Economics, Management and Law

General A. Khrulev Volsk Institute of Logistics and Procurement

3, Maxim Gorky Str., Volsk, Saratov Region, 412903, Russian Federation

kurbanov-83@ya.ru